JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 36

Samochód

30 groszy

9. czerwca 1929

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Na kresach wschodnich



Polskie kresy wschodnie są piękne i malownicze, lecz drogi tamtejsze nie wszędzie bywają dostosowane do potrzeb automobilizmu. Samochód niejednokrotnie musi przebywać kałuże, przypominające jeziorka. — Kiedyż doczekamy się tam dróg prawdziwych?

Wielkie dzieło elektryfikacji Polski

Dnia 10-go b. m. przybędzie do Warszawy znany finansista amerykański, p. W. H. Harriman, celem zawarcia z rządem uzgodnionej już umowy w sprawie elektryfikacji województw krakowskiego i kieleckiego, częściowo zaś lwowskiego, łódzkiego i warszawskiego (a zatem około 20% obszaru państwa). Wielkiemu temu dziełu posiadającemu m. in. dla motoryzacji kraju epokowe wprost znaczenie, poświęcamy niniejszy artykuł.

Polska jest jednym z najsłabiej zelektryfikowanych krajów Europy. Podczas gdy roczna produkcja energji elektrycznej, przypadająca na jednego mieszkańca, wynosi (w KWh) w Szwajcarji 1 010, to w Polsce tylko 75. Już w roku 1925 ministerstwo robót publicznych obliczało, że wytwarzamy 1 800 miljonów KWh, podczas gdy na ówczesne potrzeby przemysłu potrzebowaliśmy 5 200 miljonów KWh. Jasne jest, że potrzeby obecne naszego przemysłu są znacznie większe, niż przed czterema laty.

Byłoby zbędne dowodzenie, jak olbrzymie znaczenie dla kraju posiada sprawa należytego zaopatrzenia go w energję elektryczną. Wiadomo powszechnie, w jakim stopniu podnosi kulturę ogólną możność korzystania ze światła elektrycznego, jak wielkie są możliwości zużytkowania energji elektrycznej w życiu codziennem. Jednakże, przy obecnym stanie techniki jeszcze donioślejsze znaczenie posiada rozwój elektryfikacji dla uprzemysłowienia kraju. Dziś już z całkowitą pewnością powiedzieć należy, iż nie może być wprost mowy o prawidłowym rozwoju przemysłu tam, gdzie jest on pozbawiony łatwego otrzymania taniej energji elektrycznej. Nawet przy innych bardzo sprzyjających warunkach nie będziemy mogli konkurować z przemysłem obcym, jeśli się nam nie uda rozwiązać należycie zaopatrzenia go w energję elektryczną.

Jeśli dotychczas elektryfikacja w tak powolnem rozwijała się tempie, to nie czasem z braku podstawowych czynników rozwojowych, lecz z braku kapitałów potrzebnych na inwestycje. Elektryfikację kraju ulatwiają wielkie rodzime zasoby energji w postaci sił wodnych, węgla, ropy i gazów ziemnych; podstawy prawne stworzone zostały przez ustawę elektryczną. Nawiasem mówiąc, elektrownie, które mamy, dostarczają prądu po cenach niższych, niż Szwecja i Szwajcarja, mające niesłychanie tanie źródła energji elektrycznej wodnej; jesteśmy również tańsi od Stanów Zjednoczonych i Niemiec, gdzie przemysł elektrowniany od lat dawnych jest tak poważnie rozwinięty i... zamortyzowany. Wszystko to świadczy, że naturalne podstawy pod elektryfikację kraju mamy jaknajlepsze. Tylko brak nam kapitałów. A właśnie w przemyśle elektrownianym współczynnik stosunku zainwestowanego kapitału do obrotu jest w porównaniu z innemi gałęziami przemysłu bardzo znaczny. Przemysł elektrowniany należy do tych gałęzi przemysłu, które wymagają inwestowania istotnie wielkiego kapitału.

Kapitały krajowe przy obecnym stanie naszego rynku finansowego tylko w nieznacznej części mogą zaspokoić potrzeby elektryfikacji, stąd niezbędny dla tych celów jest dopływ kapitału zagranicznego. Jest to tembardziej konieczne, iż jeżeli chodzi o elektrownie użyteczności publicznej, to zakłady takie, nawet wybudowane w miejscach o bardzo znacznem potencjonalnem zapotrzebowaniu w okresie pierwszych lub kilkunastu lat, rentują się bardzo nieznacznie i mogą być nawet deficytowe. Koncesje elektrowniane muszą być tedy obliczone na dłuższy okres czasu o nierównomiernem bardzo oprocentowaniu. Nie potrzeba dowodzić, że w kraju takim, jak Polska, w którym wybitnie daje się odczuwać brak kapitału, brak, który powoduje jego drożyznę, znalezienie wewnątrz kraju potrzebnych środków dla tego rodzaju celów jest niezmiernie trudne. Zaznaczyć należy, że uzyskanie kredytów zagranicznych na te potrzeby z punktu widzenia ogólno-finansowego nie powinnoby budzić choćby najmniejszych zastrzeżeń. Potanienie produkcji przemysłowej przez rozwój elektryfikacji i związane z tem wzmożenie zdolności eksportowej wielokrotnie okupi w najkrótszym czasie wynikające z tego przypływu kapitału zagranicznego pasywne pozycje naszych bilansów handlowego i płatniczego.

Dla tych to motywów tak względnie szybko doszło do porozumienia między rządem polskim a Harrimanem, do uzgodnienia zasadniczych punktów umowy, mocą której Harriman zobowiązuje się wobec rządu zelektryfikować jedną piątą część Polski.

Celem ogólnym projektu W. A. Harrimana and Co. jest stworzenie wielkich zakładów elektrycznych, które mają w sposób racjonalny i ekonomiczny dostarczać energji elektrycznej miastom, miasteczkom, osadom i wsiom, położonym na obszarze dziewięciu powiatów województwa warszawskiego, siedmiu powiatów województwa łódzkiego, całego województwa kieleckiego i krakowskiego, trzech powiatów województwa lubelskiego i jedenastu powiatów województwa lwowskiego.

W projekcie tym przewiduje się: a) wybudowanie i uruchomienie wielkiej elektrowni parowej w zagłębiu węglowem, poza obrębem Śląska, b) wybudowanie i uruchomienie wielkiej elektrowni wodnej na Dunajcu, c) wyzyskanie wolnych rezerw w istniejących już elektrowniach całego zagłębia i innych okręgów, d) połączenie wszystkich tych elektrowni przewodami elektrycznemi, celem skoordynowanej, sprawnej i ekonomicznej współpracy, e) wybudowanie kilkuset kilometrów linij dalekonośnych, o bardzo wysokiem napięciu, f) pokrycie wymienionych województw siecią przewodów średniego i niskiego napięcia, celem dostarczania energji elektrycznej najmniejszym nawet odbiorcom.

Program inwestycyjny obejmuje dwa okresy pięcioletnie.

W okresie pierwszym projektuje się wybudowanie wielkiej elektrowni cieplnej, o zespołach nie mniejszych, niż 30 000 KW, a więc obliczonej na moc ogólną, przekraczającą 100 000 KW. Jednocześnie przewidziana jest budowa wielkiej elektrowni wodnej na Dunajcu, o mocy początkowo najmniej 40 000 HP. Elektrownia cieplna w zagłębiu węglowem, tuż przy kopalniach, wyzyskiwać będzie najtańsze gatunki miału węglowego. Elektrownia wodna, której budowę poprzedzi regulacja Dunacja, posiadać będzie jako źródło energji, wyjątkowe znaczenie dla państwa.

W zgodzie z nakazem planowej gospodarki, zarzucającej dawny system odosobnionych zakładów elektrycznych, połączy oddzielne elektrownie sieć przewodów. Niezależnie od zbytu wolnych rezerw, będą mogły elektrownie te wspomagać się wzajemnie w razie przerwy w ruchu, lub braku energji w którejkolwiek z nich, oraz utrzymywać wspólne rezerwy.

W pierwszym pięcioleciu, równocześnie z budową obu elektrowni, przeprowadzi się linje do dwu ważnych ośrodków przemysłowych, a mianowicie do okręgu łódzkiego i radomskiego, w drugiem pięcioleciu do okręgu warszawskiego.

Rozpoczęcie dostawy prądu nastąpi, według projektu, w dwa lata od chwili udzielenia Harrimanowi uprawnienia. Miasta powyżej pięciu tysięcy mieszkańców otrzymają energję w pierwszym pięcioleciu, miasta mniejsze dopiero (!) w drugiem.

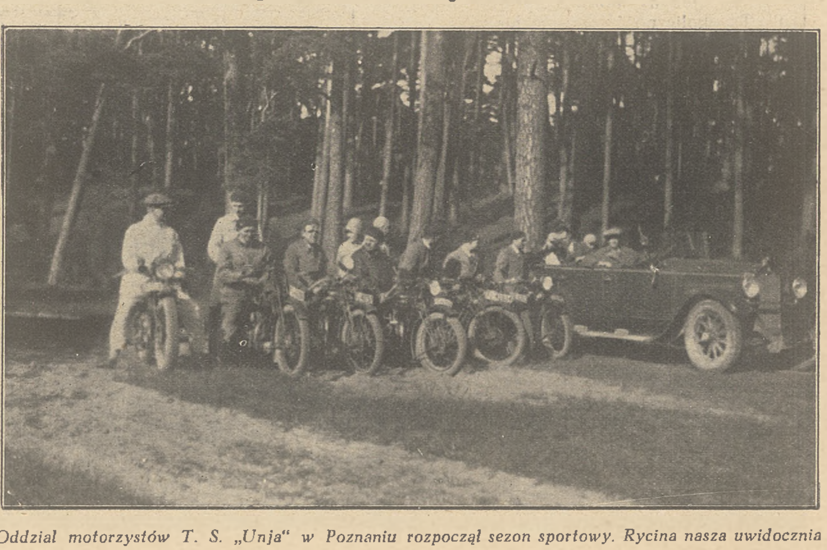
Okres trwania koncesji wynosi 60 lat. Kapitały, które Harriman będzie musiał włożyć w przedsiębiorstwo oblicza się na 150—200 miljonów dolarów.

Urzeczywistnienie całego projektu wywrze jeden trwały, niezawodny skutek: wytworzy warunki, sprzyjające rozwojowi życia gospodarczego Polski, przyczyni się do podniesienia dobrobytu, warunków zdrowotnych i stopy życiowej najszerszych warstw ludności. Dzięki niskim stawkom rozszerzy się zakres zastosowania elektryczności w kraju: w domu, w rolnictwie, w drobnem rzemiośle i... w transportach.

Czyż może istnieć perspektywa piękniejsza, bardziej serca pokrzepiająca?

T. K—j.

Wycieczki motocyklistów

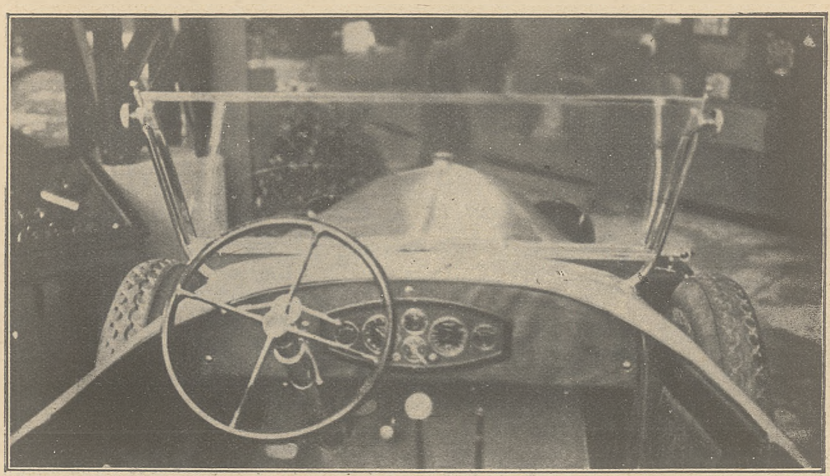


Oddział motorzystów T. S. „Unja" w Poznaniu rozpoczął sezon sportowy. Rycina nasza uwidocznia moment jednej z licznych wycieczek ruchliwego towarzystwa. Fot. C. Malicki, Poznań

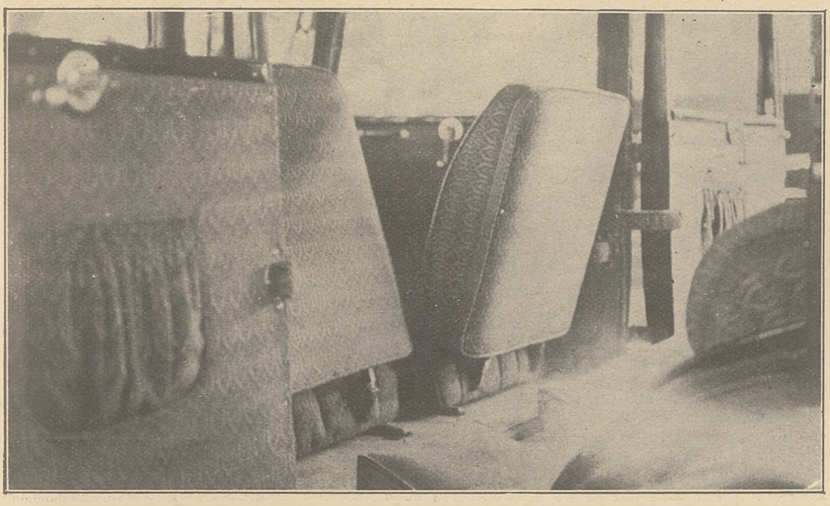
Przemysł karoseryjny na P. W. K.

Pawilon przemysłu samochodowego.

Na terenach Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu tuż obok olbrzymiego pawilonu Ministerstwa Komunikacji, znajduje się pawilon przemysłu samochodowego. Nazwa ta niezupełnie jest słuszna, gdyż właściwy polski przemysł samochodowy, jak eksponaty „Ursus'a" i „C. W. S." rozmieszczone są w innych częściach wystawy, tak, że wnętrze pawilonu (poza jednym egzemplarzem „Stetysza", oraz jednym egzemplarzem „Asa") zajmuje wyłącznie przemysł karoseryjny. Tak więc dla pawilonu tego słuszniejsza raczej byłaby nazwa pawilonu przemysłu karoseryjnego, tem bardziej, że obecna sytuacja, dzięki rozdzieleniu eksponatów, łatwo może wprowadzić w błąd nieuświadomionych i nie orjentujących się w tej dziedzinie gości P. W. K., dając zupełnie fałszywy obraz naszej twórczości w dziedzinie automobilizmu. To samo można powiedzieć o motocyklach, gdyż jeden z nich marki „Lech" znalazł miejsce w t. zw. pawilonie przemysłu samochodowego z napisem: „Jedyny motocykl polski" — a tymczasem w Wieży Górnośląskiej, na ciasnym stoisku obok środkowego filaru, ukryty jest drugi „jedyny motocykl polski" marki „Lot". Ta okoliczność zapewne nie przysłuży się dla zorjentowania zwiedzających. Sprawę tę oddajemy ku rozważeniu czynnikom miarodajnym, gdyż jesteśmy dopiero na początku Powszechnej Wystawy Krajowej, a wartoby się zastanowić nad naprawieniem takich drobnych, a psujących ogólną harmonję niedomagań.



Przednia część samochodu osobowego „C. W. S." wraz z kierownicą, deską rozdzielczą i lewarkami.
Fot. „Samochód"

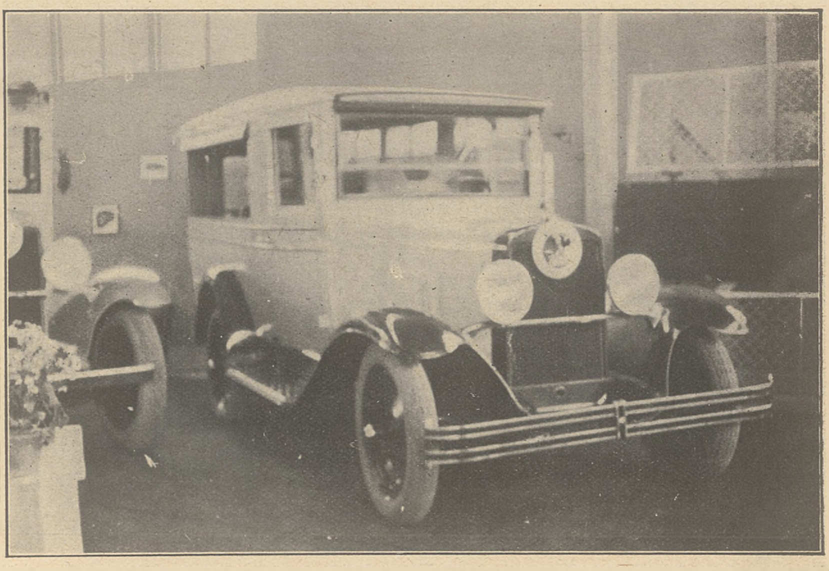


Karoserje firmy Plage i Laśkiewicz, Lublin, zaopatrzone są w przesuwalne siedzenia przednie.
Fot. „Samochód"

Przemysł karoseryjny w Polsce.

W przeciwieństwie do przemysłu samochodowego, którego rozwój na różne napotyka trudności, polski przemysł karoseryjny powstał już wkrótce po odzyskaniu niepodległości i rozwinął się bardzo pomyślnie. Wpłynęły na to różne okoliczności, z pośród których niemałą odegrała rolę ochrona celna przez wysokie cła na karoserje całkowicie, a nawet częściowo wykończone, jak też ograniczenie kontyngentu dla przywozu samochodów karosowanych zagranicą. Budowa karoseryj nie wymaga pozatem tak kosztownych maszyn, jak budowa samochodów, a wreszcie posiadamy w kraju wszelkie materjały potrzebne do fabrykacji karoseryj.

Aczkolwiek w początkach karoserje wyrobu polskiego napotykały na pewną, zresztą zupełnie nieuzasadnioną, nieufność ze strony odbiorców, to jednak wkrótce już, dzięki sumiennej i solidnej pracy, nieufność tę zdołano pokonać, a dziś wie już każde dziecko, że nasz przemysł karoseryjny wyrabia karoserje od najskromniejszych do najbardziej luksusowych, nie ustępując pod względem samego wykonania, jak i smaku elegancji, przemysłowi zagranicznemu. Namacalnym tego dowodem są właśnie eksponaty w pawilonie przemysłu samochodowego, z których wszystkie, każdy w swojej klasie, muszą wzbudzić pełne uznanie najbardziej nawet krytycznych znawców. Rzecz oczywista, że reprezentowane tam sześć firm nie wyczerpuje bynajmniej rejestru krajowych wytwórni karoseryjnych, wiadomo bowiem, iż w każdem większem mieście istnieje kilka, lub nawet kilkanaście pomniejszych warsztatów, wytwarzających karoserje, zwykle tańszego gatunku. Warsztatów tych nie można jednakże zaliczać do wielkiego przemysłu karoseryjnego. Nadmienić wreszcie wypada, że całkowita wytwór-



Karoserja autobusowa, wykonana w zakładach Stoczni Gdańskiej, oddział „Troylwerk".
Fot. „Samochód"



Autobus „Ursus" na podwoziu typu „AW", karosowany przez firmę Plage i Laśkiewicz. Widok z przodu. Fot. „Samochód"

cząść wszystkich tych firm, tak dużych jak i małych, razem wziąwszy, nie pokrywa ani w połowie zapotrzebowania kraju. Okoliczność ta rokuje jaknajlepsze widoki pomyślnego rozwoju tej gałęzi przemysłu.

„Samolot".

Tuż przy wejściu do pawilonu przemysłu samochodowego znajdujemy po lewej stronie stoisko fabryki „Samolot" Sp. Akc., Poznań-Ławica. Fabryka ta, której właściwą gałęzią produkcji jest fabrykacja samolotów, przed kilku laty, w czasie słynnego kryzysu polskiego przemysłu lotniczego, spowodowanego nieopatrzną polityką rządu, uruchomiła dział budowy karoseryj, wyzyskując w ten sposób posiadane w fabryce obrabiarki i umożliwiając sobie przebrnięcie przez kryzys. Uruchomienie nowego oddziału odbyło się bez trudności, a to dzięki temu, że fabryka posiadała wielki zastęp pracowników wykwalifikowanych i przyzwyczajonych do pracy jaknajstaranniejszej. Produkcja firmy „Samolot" w dziedzinie karoserji jest dość rozległa, a więc buduje się tam seryjne karoserje autobusowe, dalej również w serjach karosuje się samochody osobowe dla różnych reprezentacyj samochodów zagranicznych, także w serjach wyrabia się karoserje taksówek czy to dla przedstawicielstw marek samochodowych, czy też dla większych przedsiębiorstw komunikacyjnych, a wreszcie wykonuje się karoserje w egzemplarzach pojedyńczych od najskromniejszych, do najbardziej luksusowych. Na stoisku firmy widzimy na podwoziu Forda karoserję niedrogą, a jednak starannie wykończoną, i piękną luksusową limuzynę na podwoziu „Delage". Dwa te eksponaty charakteryzują dobitnie całą skalę wytwórczości firmy „Samolot". Produkcja wynosi około 25 karoseryj miesięcznie.

Ze stoiskiem „Samolotu" sąsiaduje stoisko firmy

„Karossa", Poznań.

Firma ta, istniejąca już od kilku lat, wyspecjalizowała się w fabrykacji mniejszych seryj limuzyn typu „Weyman" w niedrogiej klasie użytkowej, a obecnie wyrabia praktyczne i solidne karoserje do nowych Fordów, z których dwa egzemplarze znajdują się na stoisku w pawilonie przemysłu samochodowego. Obie karoserje wyróżniają się solidnem wykonaniem, wygodnem urządzeniem wewnętrznem, a niemniej gustownem zestawieniem kolorów.



Autobus „Ursus" na podwoziu typu „AW", karosowany przez firmę Plage i Laśkiewicz. Widok z boku. Fot. „Samochód"

Następne stoisko zajmuje

Szydłowiecka Fabryka Braci Węgrzeckich, Szydłowiec.

Fabryka ta założona w r. 1875 trudniła się wyrobem powozów, a fabrykację karoseryj podjęła w roku 1922. Dział ten rozwija się doskonale, o czem świadczy fakt, że w przeciągu ostatnich dwóch lat wykonano 430 karoseryj, przyczem obecnie, przy zatrudnieniu 120 ludzi, produkcja miesięczna wzrosła do 20 karoseryj ciężarowych i 10-ciu osobowych. Pozatem fabryka podtrzymuje nadal dział budowy pojazdów konnych, których produkcja sięga 10-ciu sztuk miesięcznie. Tak wysoką zdolność produkcyjną umożliwia jedynie jaknajdalej idące zmechanizowanie fabrykacji przy zastosowaniu licznych obrabiarek. W zakresie karoseryj osobowych wyrabia się limuzyny, karoserje otwarte, oraz karoserje dla taksówek. Na stoisku firmy wystawiono dwie limuzyny, — jedną na podwoziu amerykańskiem, a drugą czteroosobową, na podwoziu polskiem „As". Obie karoserje wykonane są nadzwyczaj starannie, przedewszystkiem zaś zwraca uwagę mechanizm drzwiowy, wykonany z doskonałą wprost precyzją, tak że drzwi zamykają się prawie bez szele-



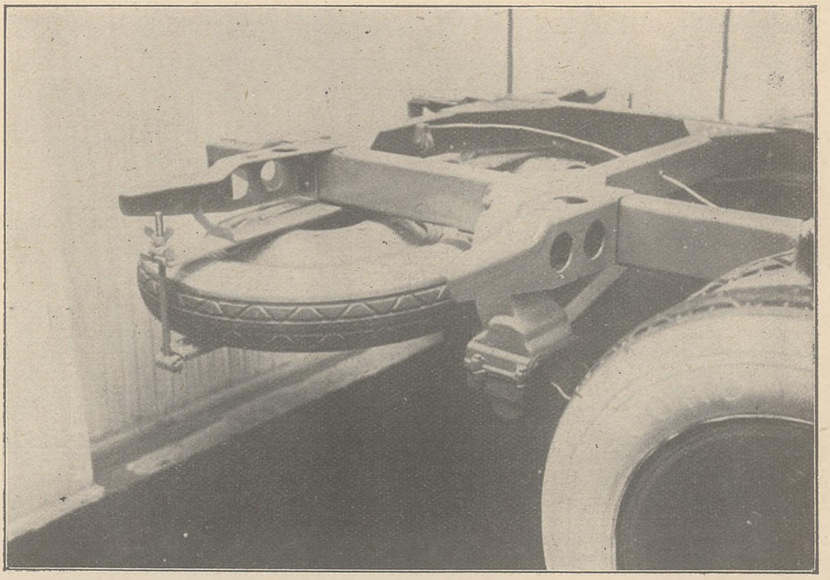
Wnętrze autobusów „Ursus" z karoserją firmy Plage i Laśkiewicz, kursujących na terenach Powszechnej Wystawy Krajowej. Fot. „Samochód"

stu, bez zwykłego w tych wypadkach rzucania. Podkreślić należy, że wszelkie akcesorja karoseryjne w karoserjach szydłowieckich, wykonane są w kraju, a m. in. stosuje się nawet dermatoid wyrobu krajowego.

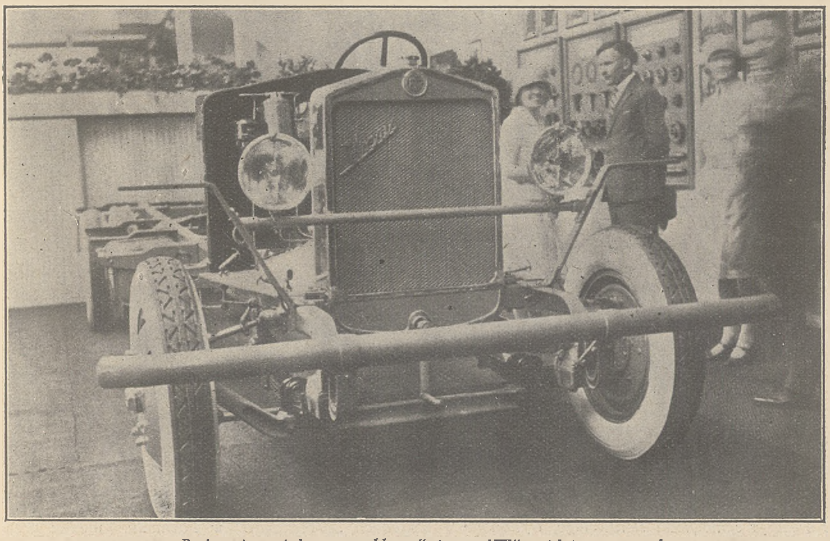
W narożniku pawilonu zajmuje wielkie stoisko najstarsza wytwórnia karoseryj w Wielkopolsce, firma

„Brzeskiauto“ S. A. Poznań.

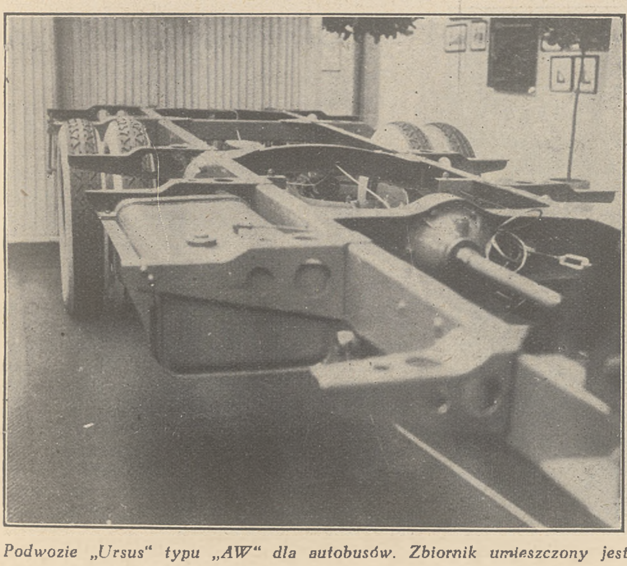
Przedsiębiorstwo to, istniejące od roku 1898 i posiadające zatem 30-to letnie doświadczenie w zakresie automobilizmu, podjęło fabrykację karoseryj wkrótce po odzyskaniu niepodległości Polski. W myśl ówczesnej konjunktury wyrabiało się wtedy wyłącznie karoserje na samochody luksusowe według specjalnych życzeń klientów, podczas gdy samochody tańsze sprowadzano z karoserjami fabrycznemi. Tak więc firma „Brzeskiauto“ w przeciągu ostatnich dziesięciu lat wyspecjalizowała się w fabrykacji karoseryj pierwszorzędnych, nie zajmując się wogóle wyrobem karoseryj klasy średniej. Na stoisku firmy Brzeskiauto widzimy dwa piękne siedmioosobowe kabrjolety, jeden na podwoziu „Minerva“, drugi na podwoziu „Fiat 521“. Obie te karoserje pod względem wygody, komfortu i wykwintnego wykończenia stanowią wzór doskonałych pojazdów turystycznych dla najbardziej wybrednych automobilistów. Podkreślić tu należy piękną ich linję oraz nadzwyczaj staranne i czyste lakierowanie. Trzecim eksponatem na stoisku firmy Brzeskiauto jest karoserja luksusowego samochodu sanitarnego (również na podwoziu „Minerva“) według własnego patentu firmy. Patent ten dotyczy bardzo pomysłowej konstrukcji karoserji, która pozwala zależnie od potrzeby, używać samochód ten jako zwykły samochód osobowy (limuzynę) lub też jako samochód do szybkiego przewożenia chorego wraz z obsługą sanitarną. Zamiana ta dzięki specjalnej konstrukcji siedzeń odbywa się w kilku chwilach. Drzwi karoserji posiadają wyjmowany słupek tak, że bez żadnych trudności można wstawić do wnętrza chorego wraz z noszami. Gdy samochód zostaje użyty jako zwykły pojazd osobowy, nosze wraz z częściami pomocniczemi i materjałami sanitarnemi umieszcza się w skrzyni bagażowej, znajdującej się na tyle karoserji. Pojazd ten w pierwszej linji nadaje się doskonale dla lekarzy prywatnych, którzy chcieliby posiadać samochód osobowy, a zarazem mieć możność wygodnego przewożenia chorych do kliniki.



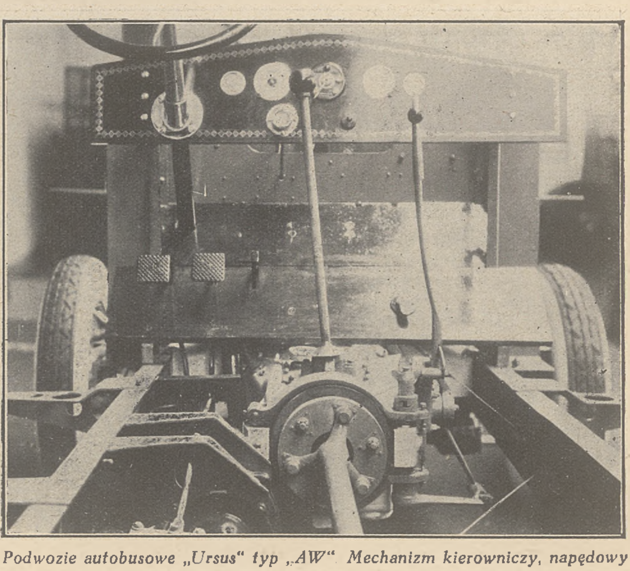
Podwozie autobusowe „Ursus“ typ „AW“. Praktyczne umieszczenie kół zapasowych pod tylną częścią ramy. Fot. „Samochód“



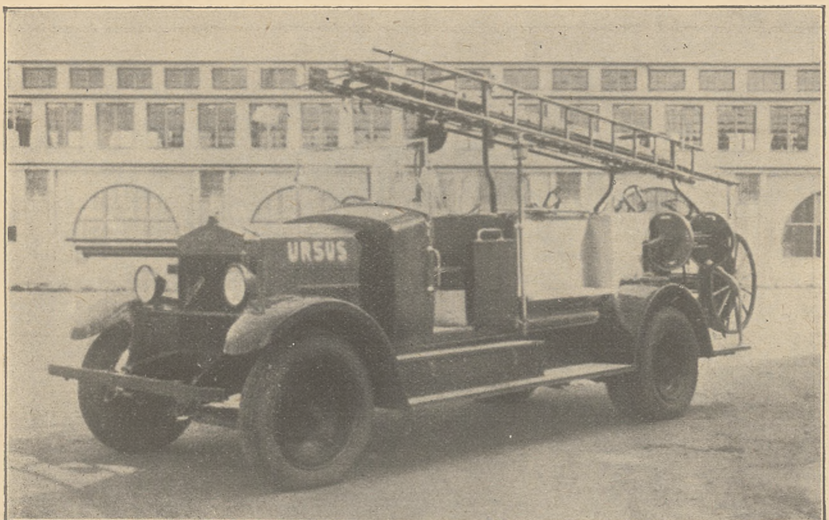
Podwozie autobusowe „Ursus“ typ „AW“, widziane zprzodu. Fot. „Samochód“



Podwozie „Ursus“ typu „AW“ dla autobusów. Zbiornik umieszczony jest z boku. Tylne koła podwójne. Fot. „Samochód“



Podwozie autobusowe „Ursus“ typ „AW“ Mechanizm kierowniczy, napędowy oraz część wału kardanowego. Fot. „Samochód“



Pojazd pożarniczy, zmontowany w zakładach „Ursus", na podwoziu „Ursus" typ „A".
Fot. „Samochód"

Poza samochodami osobowemi, firma Brzeskiauto wyrabia również karoserje użytkowe i autobusowe, lecz też tylko w wykonaniu luksusowem. Pomimo, że fabrykacja firmy ogranicza się do karoseryj wykwitnych, produkcja jej jest stosunkowo bardzo wysoka i wynosi rocznie około 150 sztuk. Ogółem firma Brzeskiauto zatrudnia około 200 pracowników.

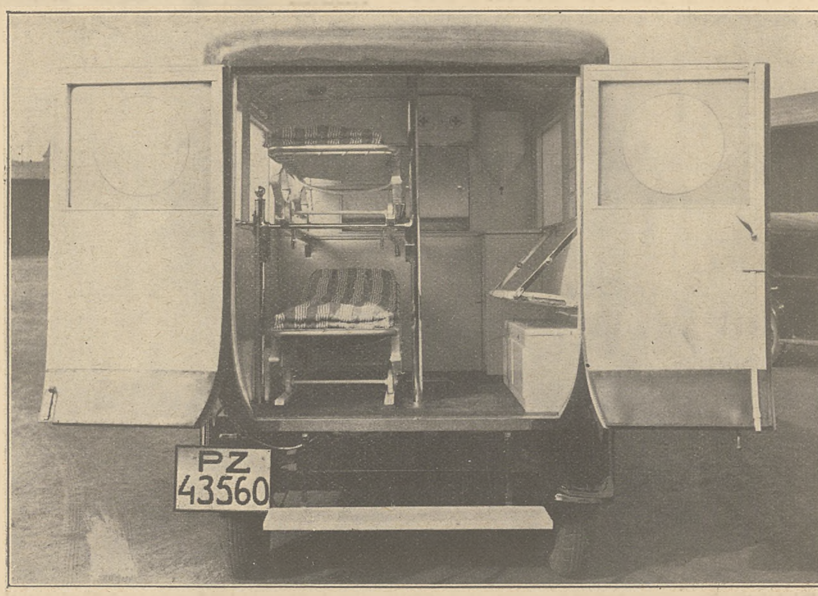
Środkową część pawilonu przemysłu samochodowego zajmuje stoisko firmy

Plage i Laśkiewicz Spółka Akcyjna, Lublin.

Firma ta, znana z fabrykacji samolotów, podjęła przed kilku laty, tak jak wszystkie zresztą polskie wytwórnie samolotów, fabrykacje karoseryj samochodowych. Nader korzystną okolicznością był tutaj fakt, że firma posiadała własne rozległe warsztaty mechaniczne, które mogły wykonać wszelkie potrzebne do fabrykacji karoseryj części metalowe, jak okucia, zamki itp. Fabryka produkuje karoserje tak osobowe jak i autobusowe i w przeciągu ostatnich lat zdołała sobie wyrobić jaknajlepszą opinję. Produkcja roczna wynosi od 200 do 250 karoseryj. Na stoisku firmy Plage i Laśkiewicz znajdują się trzy luksusowo karosowane podwozia amerykańskie. Wszystkie trzy karoserje są limuzynami typu „Weyman", całkowicie pokryte dermatoidem i odznaczają się bardzo rasową linją. Podkreślić należy, że wbrew zwyczajowi, stosowanemu zagranicą, również maski samochodów obite są dermatoidem, wskutek czego uniknięto niezbyt korzystnego połączenia skórzanej karoserji z lakierowaną maską silnika i uzyskano temsamem pełną harmonję. Karoserje zaopatrzone są w artystyczne cyzelowane okucia posrebrzane, wewnętrzne zaś urządzenie jest rzeczywiście ostatniem słowem wykwintu i smaku. W karoserje tej samej firmy są również zaopatrzone autobusy „Ursus", pełniące służbę komunikacji okrężnej na terenach Powszechnej Wystawy Krajowej. Pojazdy te, urządzone bardzo wygodnie, odznaczają się niską linją karoserji i odbijają bardzo dodatnio od spotykanych często w mieście wysokich pudeł autobusowych na różnych podwoziach amerykańskich. Stoisko firmy uzupełnione jest wielkiemi tablicami z wzorami okuć, zamków i innych części karoseryjnych.

Szóste i ostatnie stoisko z karoserjami zajmuje

Stocznia Gdańska, Oddział „Troylwerk".



Karoserja samochodu sanitarnego, wykonana w zakładach „Brzeskiauto" w Poznaniu. Widok urządzenia wewnętrznego.
Fot. „Samochód"

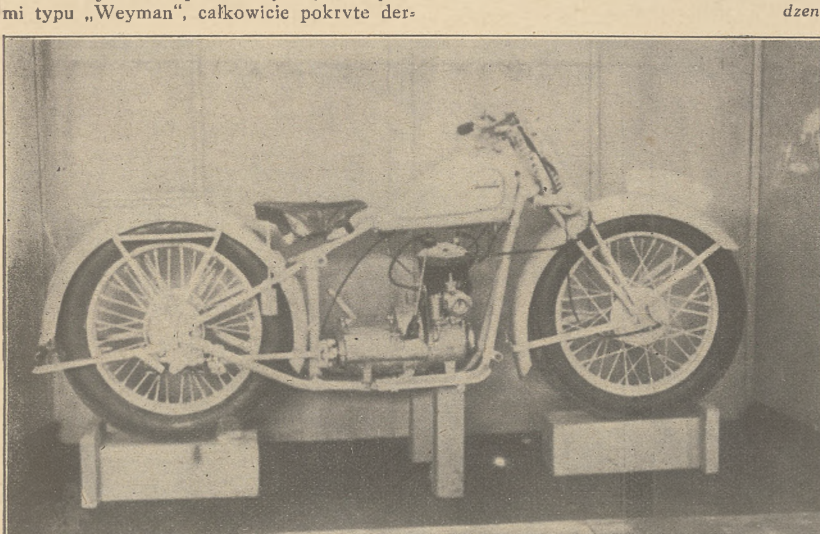
Firma ta wystawia seryjne karoserje autobusowe na podwoziach „Chevrolet" w czystem i starannem wykonaniu normalnem.

Omawiając karoserje wyrobu polskiego, musimy wspomnieć również o samochodach

C. W. S.

Państwowej Wytwórni Samochodów, która w myśl zasady samowystarczalności, obowiązującej we wszystkich zakładach państwowych, karosuje sama swe podwozia osobowe. Na stoisku „C. W. S.", które, jak wiadomo, znajduje się w Wieży Górnośląskiej, oglądać można trzy karoserje osobowe, w tem jedną limuzynę, i karoserje sanitarne. Samochody osobowe posiadają piękną i niską linję, a bardzo staranne i solidne wykonanie obliczone jest na jaknajwiększą trwałość. Kończąc przegląd polskich karoseryj należy stwierdzić z zadowoleniem, że nasz przemysł karoseryjny stoi w zupełności na wysokości zadania i z chwilą odpowiedniego rozwoju przemysłu samochodowego w Polsce będzie stanowił doskonałe jego uzupełnienie.

(Dokończenie na str. 11-tej.)



Polski motocykl „Lot" zaopatrzony jest w silnik blokowy, w skrzynkę biegów z przekładnią kulkową i napęd kardanowy.
Fot. „Samochód"

Samochodem po kraju

Wycieczka do Kórnika i Gołuchowa

Wycieczka, której trasę podajemy dzisiaj, należy do najbardziej interesujących w Wielkopolsce i całkowicie daje się pomieścić w ramach jednego dnia.

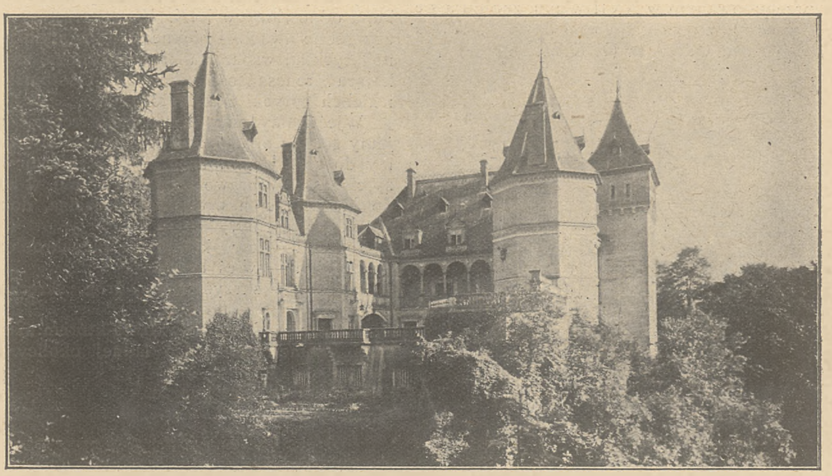
Wyjeżdżając z Poznania, z placu Wolności skierowujemy się w ulicę Nową, mijamy Stary Rynek, przez ulicę Wodną, przecinając ulicę Wielkie Garbary, dostajemy się na ulicę Grobla. Dojechawszy do wylotu tej ulicy, spostrzegamy zdaleka po lewej stronie most na Warcie, przez który wypadnie nam jechać. Most ten będzie zarazem punktem zerowym dla kilometrażu naszej wycieczki.

Wyjeżdżając z mostu, skręcamy w prawo i dobrze brukowaną ulicą mijamy przedmiejskie okolice Poznania. Gdy tachometr nasz wskazuje 3,7 km, dojeżdżamy do szosy i skręcamy w prawo.

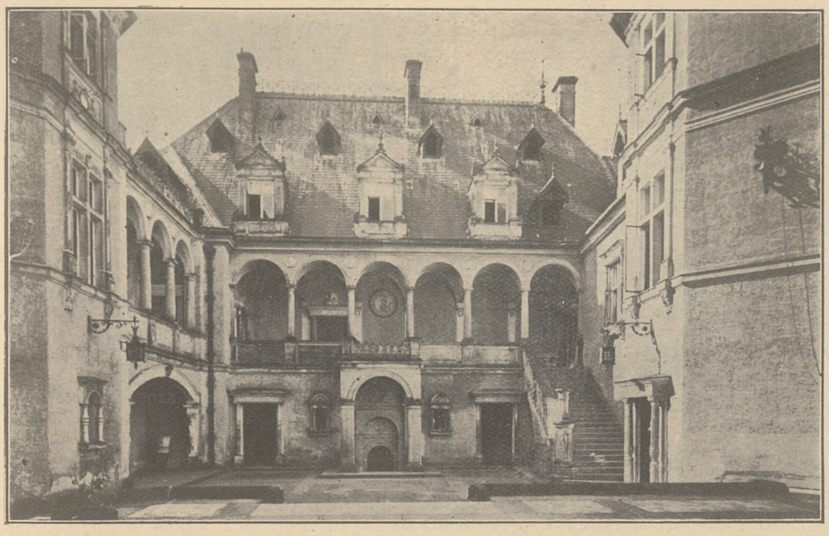
9,7 km — mijamy wieś Krzesiny.

11,7 km — przejeżdżamy dość wypukły mostek.

13,0 km — po silnym zakręcie w prawo wieś Gądki.



Zamek w Gołuchowie, widziany od strony północnej. Fot. S. Ulatowski, Poznań



Dziedziniec zamku w Gołuchowie. Fot. S. Ulatowski, Poznań

14,0 km — przejazd kolejowy ochroniony przy stacji Gądki.

21,2 km — Kórnik (Rynek). Przed wjazdem do miasta po prawej szosa do Mieczewa.

Kórnik jest to małe miasteczko, liczące ca. 3 000 mieszkańców. Przy rynku widzimy kościół gotycki, założony w wieku XV przez Górków, przebudowany w wieku XVII i zeszpecony przy restauracji w roku 1838. Posiada on fasadę schodkową, wewnątrz zaś obok ołtarza grobowce wojewodów poznańskich Łukasza Górki, jednego z najgłośniejszych ludzi XVI wieku i ostatniego z rodu Stanisława Górki, męża sławnej z piękności, nieszczęsnej Halszki z Ostroga. Pozatem są tu pochowani niektórzy członkowie rodu Działyńskich, między innymi ostatni z tego rodu hrabia Jan, żarliwy patrjota, skazany w roku 1864 na śmierć, a potem ułaskawiony.

Minąwszy rynek, nie skręcając nigdzie, dojeżdżamy do parku, w którym znajduje się pałac w angielskim stylu neogotyckim, brzydkim, lecz bardzo modnym w pierwszej połowie XIX wieku. Pałac ten ma imitować średniowieczny zamek obronny, otoczony wodą i upiększony wysokiemi wieżami. Dawniej był to zamek Górków, którego szczątki zachowały się jeszcze w podziemiach i fundamentach pałacu. Po Działyńskich, Kórnik drogą spadku przeszedł na własność hr. Władysława Zamoyskiego, który w testamencie legował cały swój majątek Narodowi Polskiemu. Wewnątrz pałacu znajdują się bogate zbiory, nagromadzone tu przez Działyńskich, między innemi oglądać tu możemy berło Łokietka z kości słoniowej, szablę Batorego i Sobieskiego, srebrny puhar Sobieskiego, siodła Jeremiego Wiśniowieckiego itp. Zamek Kórnicki słynny jest przedewszystkiem z bogatych zbiorów bibljotecznych, na które złożyły się — księgozbiory Działyńskich, przeniesione tu przez Tytusa Działyńskiego z Konarzewa, oraz nabyte przez niego i syna jego Jana liczne bibljoteki zbieraczy polskich. Znajduje się tutaj cały szereg rękopisów, w znacznej części jeszcze niezbadanych, między innemi odkryto tu nieznane rękopisy Napoleona, Słowackiego itd.

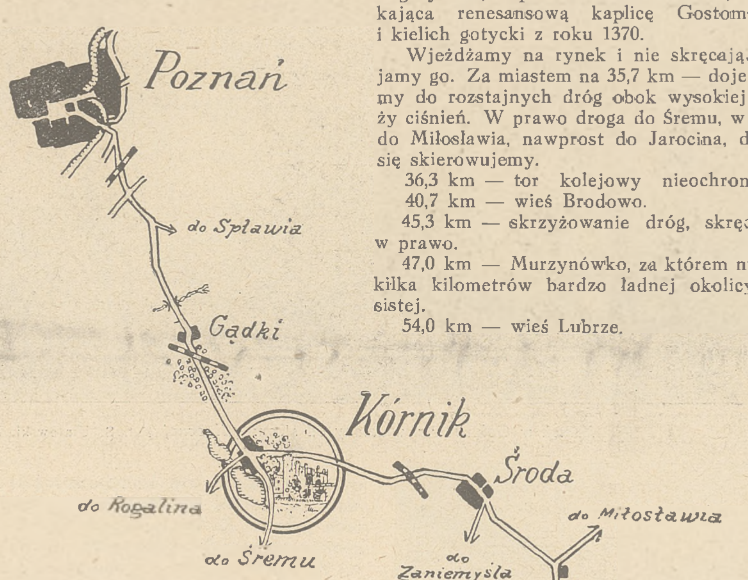
Warto też obejrzeć w Kórniku synagogę żydowską, stanowiącą ciekawy zabytek polskiej architektury drewnianej z XVIII wieku. Również ciekawe jest wnętrze synagogi, które



Sala jadalna w zamku w Kórniku. Fot. S. Ulatowski, Poznań

można zwiedzać po zgłoszeniu się do jej stróża.

Jeśliby ktoś miał ochotę zboczyć od trasy naszej wycieczki, znajdzie o 3 km dalej na południe małe miasteczko Bnin, gdzie za kościołem gotyckim, założonym w XV wieku, a przebudowanym w XVII wieku, znajdują się ślady okopów pozostałych po dawnym zamku Władysława Odonicza (XIII wiek).

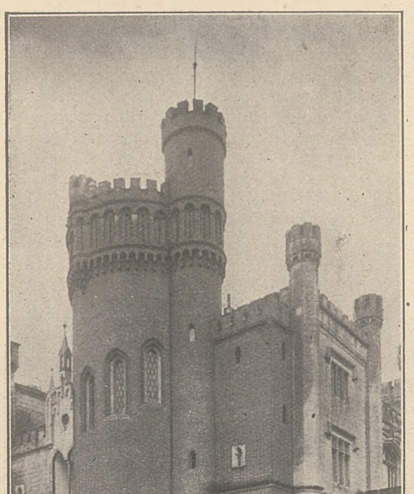



Mapka orjentacyjna wycieczki samochodowej do zamków w Kórniku i w Gołuchowie.

Udając się w dalszą drogę, wracamy do rynku i obok kościoła skręcamy w prawo, wjeżdżając na drogę, prowadzącą do Środy.

26,8 km — wieś Koszuty posiada bardzo ciekawy kościół drewniany z XVIII wieku.

31,0 km — Żabikowo.



Fragment zamku w Kórniku.
Fot. S. Ulatowski, Poznań

32,5 km — tor kolejowy ochroniony.

34,2 km — Środa, miasteczko, liczące niespełna 8 000 mieszkańców, w wieku XV należało do największych miast w Polsce. W roku 1331 aż dotąd zapędzili się Krzyżacy i podczas oblężenia zburzyli zamek. Znajduje się tutaj stary kościół farny, założony w XV wieku, a odnowiony w XIX. Wewnątrz trzy rzeczy godne uwagi — piękne stalle w stylu późnogotyckim, wspaniała krata z bronzu, zamykająca renesansową kaplicę Gostomskich i kielich gotycki z roku 1370.

Wjeżdżamy na rynek i nie skręcając mijamy go. Za miastem na 35,7 km — dojeżdżamy do rozstajnych dróg obok wysokiej wieży ciśnień. W prawo droga do Śremu, w lewo do Miłosławia, nawprost do Jarocina, dokąd się skierowujemy.

36,3 km — tor kolejowy nieochroniony.

40,7 km — wieś Brodowo.

45,3 km — skrzyżowanie dróg, skręcamy w prawo.

47,0 km — Murzynówko, za którem mamy kilka kilometrów bardzo ładnej okolicy lesistej.

54,0 km — wieś Lubrze.

54,5 km — most przez Wartę, tuż za nim skręt w lewo i drugi most.

56,3 km — Nowe Miasto. Wjeżdżając na rynek, skręcamy w prawo i dalej prosto wyjeżdżamy za miasto. Przy wyjeździe z miasta należy zwolnić i uważać, gdyż znajduje się tam w poprzek drogi płytki, lecz niebezpieczny rowek, wystawiający smutne świadectwo nowomiejskiemu magistratowi. Podobny rów znajduje się na rynku, wprawdzie nie na drodze naszej wycieczki, lecz łatwo się tam przez pomyłkę zapędzić, gdyż leży on u wylotu ulicy, przez którą wjeżdżamy.

58,3 km — wieś Klęka. W lewo szosa do Komorza. Jedziemy prosto.

65,5 km — za zakrętem wieś Mieszków.

72,0 km — Jarocin (rynek). Przed rynkiem mijamy kościół farny z XV wieku, przebudowany w stylu barokowym. Mijamy rynek, nie skręcając, i wyjeżdżamy na drogę do Pleszewa.



Klatka schodowa w zamku w Kórniku.
Fot. S. Ulatowski, Poznań

75,0 km — Witaszyczki.

77,6 km — Witaszyce.

81,1 km — Wyszki.

84,3 km — Kotlin, gdzie możemy oglądać wielki granitowy głaz eratyczny o 17 metrach obwodu.

88,6 km — Piekary.

93,4 km — w prawo szosa do Dobrzycy.

95,5 km — Pleszew. Wjeżdżając na rynek, skręcamy w prawo, następnie w lewo i prosto wyjeżdżamy na szosę do Gołuchowa.

97,7 km — w lewo szosa do Lenartowic.

100,7 km — Brzezie. Skręcamy w prawo, pozostawiając na wprost szosę do Stawiszyna.

107,5 km — Gołuchowo, gdzie w kilkusetmorgowym parku stoi wspaniały renesansowy zamek, zbudowany w wieku XVI przez Rafała Leszczyńskiego, a odrestaurowany z wielkim pietyzmem przez Izabellę z książąt Czartoryskich Działyńską. Jest to jeden z najciekawszych i najbogatszych zabytków architektury renesansowej w Polsce, stanowiący

(Dokończenie na str. 12-tej.)

Nagroda Królewska Rzymu

Rzym, w maju.

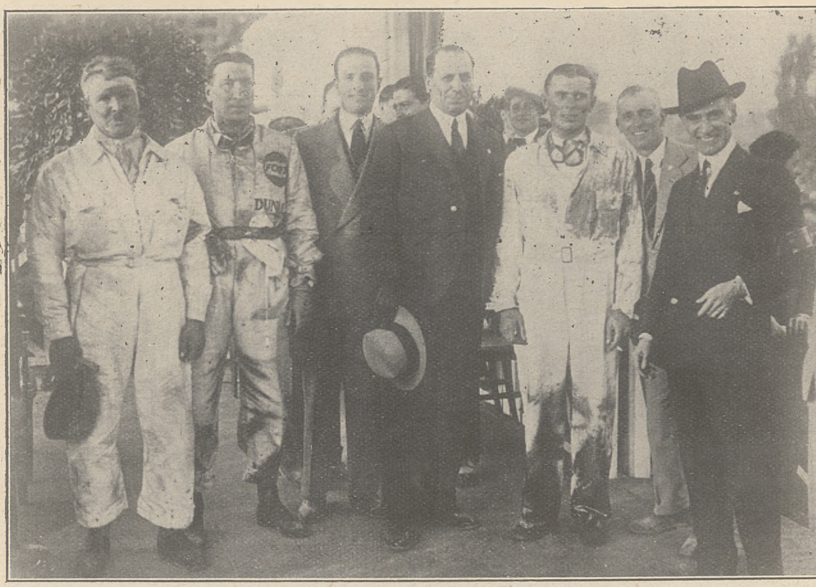
W przeciwieństwie do lat ubiegłych, gdzie zmieniano stale trasę i dystans wyścigu o Nagrodę Królewską Rzymu, bieg tegoroczny odbył się na tej samej trasie i z tym samym dystansem, jak w roku ubiegłym, wskutek czego uzyskano doskonały punkt porównawczy wyników tegorocznych z rekordami ubiegłego roku. Rekordy te, a więc rekord Chirona na jednym okrążeniu z czasem 5 m. 54 s. i z szybkością średnią 132,711 km/g., jak też i jego rekord trasy z czasem 3 g. 05 m. 48,60 s. (126,419 km/g.) w roku bieżącym zostały znacznie polepszone dzięki zażartej walce, odgrywającej się pomiędzy markami „Alfa Romeo" i „Bugatti".

Dzięki licznym zgłoszeniom najlepszych kierowców europejskich, wyścig na torze pod Ostia był sensacją tegorocznego włoskiego sezonu automobilowego tembardziej, że wyścig ten obok „Targi Florio" zalicza się do najtrudniejszych biegów. W kategorji ponad 2 000 ccm znalazło się siedmiu konkurentów, między nimi Brilli Peri na „Alfa Romeo", Stuck na „Austro-Daimler", Lepori i Bouriano na „Bugatti", oraz Caflisch na „Mercedes" z kompresorem. Caracciola i Rosenberger obaj na „Mercedes-Benz", którzy zapisali się do wyścigu, nie stawili się u startu. Kategorja do 2 000 ccm wykazywała 11 uczestników między nimi Maserati i Borzacchini na „Maserati", Varzi na „Alfa Romeo" i Divo i Foresti na „Bugatti". Najmniej liczna była kategorja do 1 500 ccm z pięciu uczestnikami, między nimi Arcangeli na „Talbocie". Williams, jeden z najszybszych jeźdźców marki „Bugatti", rozbił swą maszynę podczas treningu, wobec czego Divo, który liczył na jego sukurs w wyścigu, zamierzał nie startować, stanął jednak u startu wobec stanowczego polecenia rozkazu swej fabryki.

Już sam start przedstawiał obraz pełen grozy, gdyż wszyscy 23 uczestnicy wystartowali równocześnie, rzucając się w pobliski ostry zakręt wraz z przejazdem pod torem kolejowym. Pod przejazdem kolejowym powstał na chwilę zator tak, że większość samochodów w olbrzymich tumanach kurzu zmuszona była czekać około 20 sekund na możliwość dalszej jazdy. Z kategorji do 1 500 ccm od samego początku prowadził Arcangeli na „Talbot", tuż za nim Borniggia na „Alfa Romeo" i Biondetti na „Salmsonie". Sartorio odpadł po dziewiątem okrążeniu, a Anselmi na „Alfa Romeo" po czternastem. W klasie tej podczas całego biegu porządek ten nie zmienił się i nie zdołano tu również osiągnąć rekordowych czasów zeszłorocznych Materassiego.

W kategorji ponad 2 000 ccm prowadził Stuck na „Austro-Daimler", lecz wycofał się z powodu ciągłych defektów świec. Prowadzenie więc objął Brilli Peri. Za nim następowali: Bouriano na „Bugatti", Caflisch i Lepori. Bomberger na „Mercedes-Benz" wycofał się z powodu defektu kompresora po dziesiątem okrążeniu, a Bouriano odpadł w osiemnastym okrążeniu tak, że drugie miejsce tej kategorji zajął Caflisch, a trzecie Lepori. W kategorji do 2 000 ccm jechała większość konkurentów, a przedewszystkiem Divo, któremu Włosi przysięgli rewanż za jego zwycięstwo w Targa Florio. Od samego początku prowadził Varzi na „Alfa Romeo" w przepięknej jeździe. Za nim w bardzo szybkiem tempie pędził Borzacchini na „Maserati", lecz samochód jego przewrócił się po czwartym okrążeniu. Borzacchini cudem tylko wyszedł bez szwanku. Drugie miejsce zajął Nuvorari na „Bugatti", lecz był

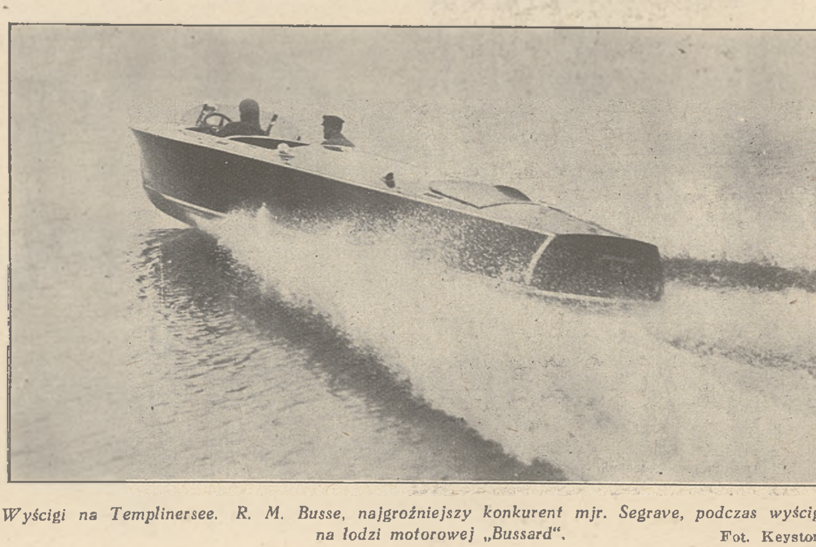
(Dokończenie na str. 11-tej.)



Zwycięzcy wyścigu o Nagrodę Królewską Rzymu. Po prawej Varzi, zwycięzca ogólny, który przebył 400 kilometrów (30 okrążeń) w rekordowym czasie 3 godz. i 3 min. Fot. Atlantic



Na Templinersee pod Berlinem odbyły się międzynarodowe wyścigi motorówek, w których zwyciężył mjr. Sir Henry Segrave na łodzi „Miss Alacrity". Fot. Keystone



Wyścigi na Templinersee. R. M. Busse, najgroźniejszy konkurent mjr. Segrave, podczas wyścigu na łodzi motorowej „Bussard". Fot. Keystone

Elektryczna brama





U góry po lewej: Zamykanie i otwieranie drzwi garażu lub też bramy podwórza jest dla kierowcy amatora czynnością dość uciążliwą. Niedogodność tę, odczuwaną zwłaszcza w Ameryce przez miljony automobilistów usunął p. R. Cruvan z Hollywood, wynalazca elektrycznej instalacji, która po przekręceniu zamka i naciśnięciu guzika, znajdującego się na zewnątrz bramy, otwiera i zamyka ją automatycznie. Na rycinie widzimy po obu stronach samochodu filary z zamkami elektrycznemi. Rycina po prawej odbjaśnia manipulację otwierania.

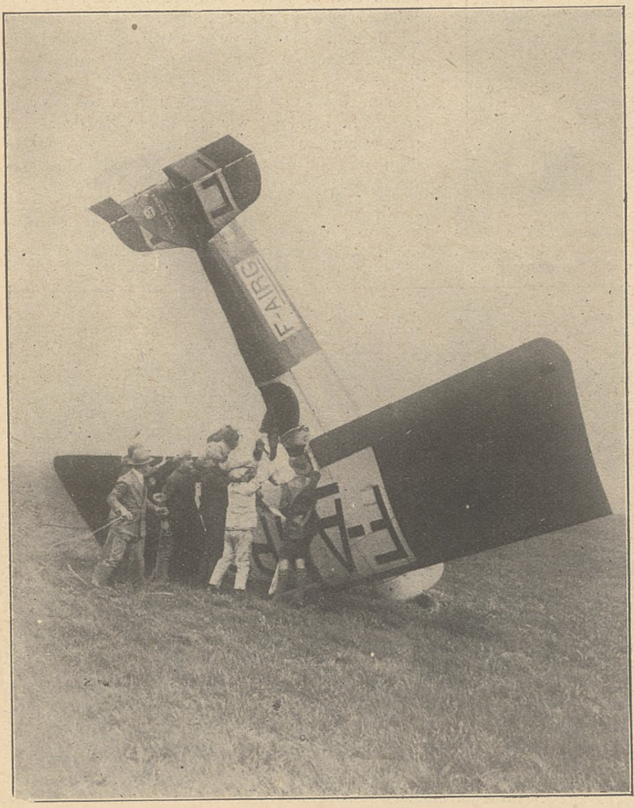
Fot. Underwood and Underwood.

Na dole po lewej: Na lotnisku paryskim w Orly odbyło się święto lotnicze. Na rycinie widzimy jeden z samolotów uczestniczących postawiony na głowie, wskutek wadliwego lądowania.

Fot. New York Times

Na dole po prawej: W Long Beach (Kalifornja) odbył się konkurs szybowców. Na rycinie widzimy spadający szybowiec w niezwyklej pozycji.

Fot. New York Times





Przemysł karoseryjny na P.W.K.

(Dokończenie ze str. 6-tej.)

Motocykle.

Jak już wspomnieliśmy na wstępie, w pawilonie przemysłu samochodowego umieszczono również polski motocykl marki „Lech" z wytwórni tej samej nazwy w Opalenicy (Wielkopolska). Jest to maszyna z silnikiem dwucylindrowym o pojemności 500 ccm, ze stojącemi zaworami. Skrzynka biegów o trzech przekładniach napędzana jest przez silnik zapomocą łańcucha, umieszczonego w szczelnej osłonie. Napęd ze skrzynki biegów do tylnego koła również przez łańcuch. Rama z rur stalowych posiada bardzo silną konstrukcję. Cała maszyna wykończona jest bardzo starannie. Jedyne zastrzeżenie budzi natomiast zbiornik do benzyny, którego kształty niezupełnie odpowiadają obecnym wymaganiom estetycznem. Jest to oczywiście tylko szczegół, który z łatwością da się naprawić. Firma „Lech" w Opalenicy rozpoczęła już regularną produkcję swych motocykli i niezawodnie znajdzie zupełne poparcie u amatorów tego sportu.

Drugi polski motocykl wystawiony jest w Wieży Górnośląskiej. Jest to motocykl „Lot" konstrukcji inżyniera Mandelota z Warszawy. O charakterystyce silnika nie udało nam się niestety otrzymać żadnych informacyj tak, że musimy się zadowolić oceną czysto zewnętrzną. Konstrukcja motocyklu „Lot" jest niezwykle ciekawa z tego względu, że wyzyskano w niej wszystkie najnowsze tendencje z dziedziny fabrykacji motocykli, tak więc silnik jednocylindrowy tworzy jeden blok ze skrzynką biegów, która posiada bardzo ciekawą z boku umieszczoną przekładnię kulkową, na wzór przekładni samochodowych. Napęd tylnego koła uskutecznia się przez kardan i tryby. Silna rama z rur stalowych posiada doskonałą linję, przyczem rasowy wygląd maszyny podnosi jeszcze zbiornik siodełkowy o pięknych kształtach. Cała maszyna robi wrażenie jaknajlepsze, niestety jednak pozostaje narazie tajemnicą, czy i kiedy zostanie podjęta produkcja.

Nagroda Królewska Rzymu

(Dokończenie ze str. 9-tej.)

zmuszony wycofać się w osiemnastym okrążeniu tak, że jako drugie zakończył Divo, powitany u celu hucznemi oklaskami. W kategorji tej trzecie miejsce uzyskał Nenzioni na „Maserati", czwarte Pintacuda na „Maserati", a piąte Foresti na „Bugatti".

O niezwykłych trudnościach biegu świadczy najlepiej fakt, że z 23 startujących uczestników dobiło do mety tylko 11.

Wyścig ten posiada doniosłe znaczenie z tego powodu, że „Alfa Romeo" poraz pierwszy od długiego czasu pobiła oficjalną reprezentację marki „Bugatti". Fakt ten nie pozostanie bez wpływu na dalsze międzynarodowe wyścigi bieżącego sezonu i przyczyni się niewątpliwie do niejednej sensacji wyścigowej. Należy tu podkreślić, że zwycięskie samochody „Alfa Romeo" nie były nowemi typami 1 750 ccm, lecz staremi modelami z roku 1924 i 1925. Rzecz oczywista, że wynik wyścigu wywołał wśród publiczności włoskiej niesłychany entuzjazm.

Rezultat niezwykle ciekawego wyścigu o Nagrodę Królewską Rzymu przedstawia się w cyfrach, jak następuje:

Kategorja 1 500 ccm: 1) Arcangeli (Talbot) 3 g. 17 m. 46 s. (szybkość średnia 118,776 km/g.); 2) Borniggia (Alfa Romeo) 3 g. 42 m. 55 sek.; 3) Biondetti (Salmson) 3 g. 45 m. 07 s. Najszybsze okrążenie Arcangeli 6 m. 13,4 s. (128,16 km/g.); — kategorja do 2 000 ccm: 1) Varzi (Alfa Romeo) 3 g. 03 m. 10,2 sek. (128,241 km/g.); 2) Divo (Bugatti) 3 g. 13 m. 21,2 s. 3) Nenzioni (Maserati) 3 g. 28 m. 16,6 s. Najszybsze okrążenie Varzi 5 m. 56,6 s. (131,744 km/g.); — kategorja ponad 2 000 ccm: 1) Brilli Peri (Alfa Romeo) 3 g. 03 m. 57,5 s. (127,692 km/g.); 2) Caflisch (Mercedes) 3 g. 29 m. 45,4 s. Najszybsze okrążenie dnia: Brilli Peri 5 m. 05,2 sek. (133,769 km/g.). Absolutny zwycięzca dnia: Varzi na Alfa Romeo.

PRAWO I SĄD

Automobilowe przeszkody

W ostatnich tygodniach kilkakrotnie otrzymywaliśmy zapytania, jak przedstawia się kwestja odpowiedzialności materjalnej automobilisty za przejechany na szosach drób itp. Sprawa ta w praktyce przedstawiała się dość prosto: jeżeli bowiem zdarzyło się, że koła samochodu zbyt niedelikatnie przeszły po karku kury czy gęsi, a właścicielka jej była dość blisko, by z dostatecznie wielkim krzykiem domagać się odszkodowania, automobilista albo dawał na osuszenie łez pewną kwotę i kurę pozostawiał właścicielce na zupę, albo płacił nieco więcej, i sam sprawiał sobie libację. W pewnych okolicach nawet wytworzyły się zwyczajowo pewne stałe taksy, przeważnie dość korzystne dla hodowców drobiu.

Jak się jednak przedstawia sprawa pod względem prawnym? Czy zasadniczo istnieje obowiązek odszkodowywania właścicieli za przejechane ptactwo domowe?

Stawiając sprawę w tak szerokiem uogólnieniu, należałoby raczej na pytanie to odpowiedzieć przecząco. Obowiązek odszkodowania za „uszkodzenie własności osoby drugiej według § 823 k. c. istnieje tylko wówczas, jeżeli po stronie automobilisty zachodzi niedbalstwo. Jest to oczywiście pojęcie dość giętkie, jednak, jeżeli nie zachodzi wyraźne wykroczenie przeciw przepisom porządkowym, jeżeli nadto tempo jazdy nie było zbyt szybkie, w zasadzie niedbalstwa przyjąć nie będzie można. Dlatego też, jeżeli automobilista, przejeżdżając np. przez wieś w tempie bardzo umiarkowanem, przejedzie włóczącą się po drodze bez dozoru kurę, to z tego tytułu — z § 823 k. c. — odpowiadać nie będzie. Oczywiście, jeżeli zachował wszelkie środki ostrożności, w danej sytuacji, przy rozsądnej ocenie jej wskazane.

Orzecznictwo sądów polskich nie jest pod tym względem jeszcze zupełnie jednolite, coraz powszechniej zdobywa sobie jednak zwolenników opinja, że pozostawianie drobiu na drogach publicznych jest już samo przez się tak znacznem niedbalstwem zobowiązanego do nadzoru, że o odszkodowaniu automobilisty z tego tytułu mowy być nie może, — szczególnie wobec wyraźnego brzmienia art. 4 ust. z 7 października 1921 o przepisach porządkowych na drogach publicznych, — że nawet, wprost przeciwnie, pozostawianie drobiu na drodze, zmuszające przejezdnych do zwalniania ponad miarę przepisaną dla jazdy w obrębie przestrzeni zabudowanych, jest przeszkodą w ruchu, która powinna być karana grzywną.

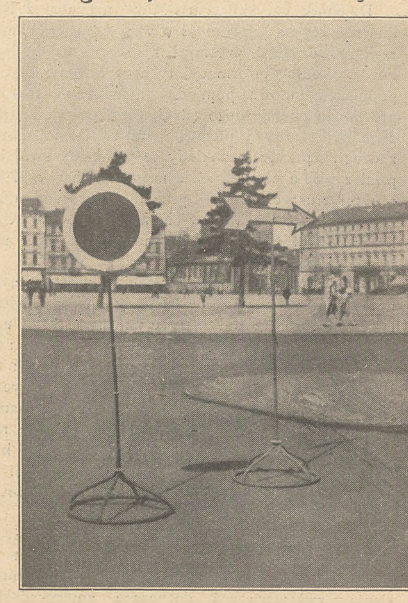
Rozpatrywanie tych samych wypadków pod kątem widzenia § 7 ustawy samochodowej z dnia 3 maja 1909 roku praktycznie doprowadzi do tych samych rezultatów. Wprawdzie ustawa ta konstruuje odpowiedzialność automobilisty za każdy wypadek, wychodząc z założenia zwiększonego niebezpieczeństwa, którego ryzyko powinien ponosić automobilista, jednak w szeregu wyjątków uchyla odpowiedzialność jego tam, gdzie wypadek został spowodowany zachowaniem się zwierzęcia, co jest, według terminologji tej ustawy, — wypadkiem nieuchronnym.

Przy tej okazji warto wspomnieć o bardzo częstym w praktyce wypadku spłoszenia się zwierząt, będących pod nadzorem. Znane są nam wypadki, że np. sądy stawały na stanowisku, że za wypadek, spowodowany spłoszeniem się zaprzęgu konnego, automobilista musi ponosić odpowiedzialność cywilną zawsze, gdyż przejeżdżając obok koni, automobilista musi zawsze liczyć się z ich spłoszeniem, tak, że w razie niespokojnego ich zachowania się musi nawet stanąć, a nie wymijać. Jest to pogląd, zbyt daleko idący, spowodowany prawdopodobnie tem, że praktyka sądowa w zakresie analogicznych spraw kolejowych, rozpatrywanych na podstawie ustawy o odpowiedzialności prawnej (Reichshaftpflichtgesetz) nie uznawała w danych wypadkach siły wyższej.

Ustawa samochodowa jednak zakreśla odpowiedzialność automobilisty znacznie więcej (por. kom. Egera, uw. 39 do § 7). Automobilista, który przestrzega staranności, wskazanej przez dane okoliczności, za niespodziewane wypadki nie odpowiada. Trudno powiedzieć w szerokiem uogólnieniu, co w takich razach nakazuje ostrożność, zdaniem naszem jednak zwolnienie tempa jazdy i ominięcie zaprzęgu w dość znacznym odstępie w każdym razie uchyli odpowiedzialność automobilisty, jeżeli konie się spłoszą i rzucą się w bok, lub może poniosą. Oczywiście automobilista jest zobowiązany tylko do takiej ostrożności, którą nakazuje rozsądna ocena danej sytuacji.

Reasumując, należy stwierdzić, że odpowiedzialność z tytułu wypadków ze zwierzętami jest znacznie mniejsza, niż się naogół sądzi. Za zwierzęta, pozostawione na szosie, w obrębie przestrzeni niezabudowanych bez nadzoru, automobilisti zupełnie nie odpowiada. W obrębie przestrzeni zabudowanych tylko wówczas, jeżeli jechał szybkością większą niż w danych okolicznościach było wskazanem. Za wypadki, wynikłe ze spłoszenia się zwierząt, pozostających pod nadzorem — tylko wówczas, jeżeli nie zachowywał się z ostrożnością, wskazaną przez rozsądną ocenę danej sytuacji. *(pz)*

Regulacja ruchu w stolicy



Zamiast dawniejszych tarcz i strzałek drewnianych, wprowadzono na jednokierunkowych ulicach i placach o ruchu okrężnym w stolicy nowe strzałki metalowe. Fot. „Samochód"

Samochodem po kraju

(Dokończenie ze str. 8=ej.)

zarazem wspaniałe muzeum. Szczególnie piękny jest dziedziniec wewnętrzny z krużgankami renesansowemi. Restauracja ruiny, pozostałej po Leszczyńskich, trwała przez lat 28. Dokonano jej podług planów architekta Zygmunta Gorgolewskiego ze Lwowa, częściowo przy pomocy artystów francuskich oraz, znakomicie wyszkolonych przy tej wielkiej i długotrwałej pracy, miejscowych mistrzów rzemieślniczych.

Zdobiące zamek rzeźbione odrzwia, balustrady, filary, pilastry i t. p. przez długie lata w licznych podróżach, gromadziła restauratorka, skupując je z różnych zamków francuskich i włoskich, dzięki czemu każdy prawie szczegół posiada tutaj swoją historję. Dziełem miejscowych snycerzy są bogato rzeźbione schody wewnętrzne.

W salach muzealnych oglądamy tu najbogatszy zbiór waz greckich i etruskich, jaki znajduje się w prywatnem posiadaniu, nader cenną kolekcję emalji z Limoges, liczne zabytki sztuki staro=chrześcijańskiej i romańskiej. W sali polskiej zbiór pasów słuckich, broń, zbroje, rynsztunki, kobierce itp. Na pierwszem piętrze jedna z sal poświęcona jest wykopaliskom egipskim i asyryjskim. Znajdujemy tu egipską mumję dziecka. We wszystkich salach wspaniałe meble, przeważnie renesansowe, roboty francuskiej, szwajcarskiej, flamandzkiej itd. Z obrazów znajdujemy tu: Bacciarelliego, Kaplińskiego, Grassiego, Norblina, Bronzina, Carracciego, Jana Brueghela, Cloueta, Velasqueza, Kopetzkyego, Van der Helsta itd.

Dokładny opis zbiorów gołuchowskich znajdą czytelnicy w książce dra Nikodema Pajzderskiego, p. t. „Przewodnik po zbiorach w Gołuchowie".

Prócz zamku, odwiedzić warto barokowy kościół, odnowiony starannie w roku 1918 kosztem obecnego właściciela Gołuchowa, ks. Adama Czartoryskiego, ordynata na Sieniawie i Gołuchowie.

Zamek zwiedzać można codziennie z wyjątkiem poniedziałku, po uprzedniem zgłoszeniu w zarządzie dóbr.

Sensacje na temat Forda

Dziennik paryski „Paris=Midi" przynosi z Berlina sensacyjną wiadomość o wpływach, jakie miał rzekomo uzyskać przemysł niemiecki na zakłady Forda. Według informacyj tych, w Berlinie została podpisana umowa pomiędzy niemieckim trustem przemysłu chemicznego (I. G. für Farbenindustrie) z jednej strony i niemieckiemi zakładami Forda z drugiej, przyczem zakłady te podniosły swój kapitał z pięciu na piętnaście miljonów marek. Z sumy tej trust chemiczny przejął 40 procent, a dr. Bosch, dyrektor zakładów chemicznych w Ludwigshafen, został prezesem rady administracyjnej niemieckich zakładów Forda.

W dalszym ciągu „Paris=Midi" konstatuje, że na mocy tych kontraktów zakłady Forda w Niemczech, w Anglji i w Ameryce zmuszone będą uzależniać swoje plany konstrukcyjne, techniczne i fabrykacyjne od grupy niemieckiej, jak również zakupywać w Niemczech pewien procent surowców i półfabrykatów, potrzebnych do fabrykacji samochodów Forda. Pozatem Ford zdecydował się rzekomo utworzyć nową fabrykę w Niemczech, której zadaniem będzie eksport do Polski, Rosji na Bałkany i innych krajów Europy Środkowej i Wschodniej.

Znając potęgę finansową Forda i jego ściśle przestrzeganą zasadę niezawisłości, trudno jest poprostu wierzyć w tego rodzaju sensacyjne doniesienie, zwłaszcza zaś dotyczące amerykańskich przedsiębiorstw Forda. Wiadomość tę podajemy na odpowiedzialność dziennika Paris=Midi.

Polscy lotnicy na francuskiem święcie



W święcie lotniczem, jakie się odbyło w ostatnich dniach na lotnisku w Vincennes, wzięli także udział lotnicy polscy za pośrednictwem delegacji, wysłanej z kraju na trzech samolotach pod dowództwem podpułkownika Szandorowskiego. Rycina przedstawia lotników, przygotowujących się do startu z lotniska Le Bourget pod Paryżem.

Fot. Londyński

Rozwój światowej komunikacji samochodowej

(świ) Wedle sprawozdania, ogłoszonego przez „World Motor Census" w dniu 1 stycznia r. b. znajdowało się na świecie 31 930 033 samochodów i 2 222 934 motocykli. Z liczby tej przypada na:

	automobili	motocykli
Amerykę	26 308 342	133 626
Europę	4 218 986	1 851 550
Australję	707 690	126 609
Azję	416 743	52 781
Afrykę	278 272	58 368

W stosunku do roku 1927 ilość automobili wzrosła o 3 291 117 sztuk, z czego przypada na Amerykę 2 494 019 sztuk i na Europę 605 609 sztuk. W Europie najwięcej pojazdów motorowych posiada Anglja, gdyż 1 372 109 samochodów i 715 481 motocykli.

Ciekawy jest stosunek ogólnej cyfry pojazdów motorowych do ilości zaludnienia w poszczególnych krajach europejskich:

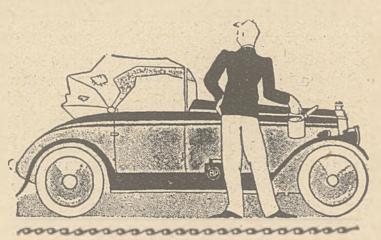
	pojazdy	ludność
Anglja	2 087 590	31
Luksemburg	9 005	32
Danja	100 452	38
Francja	1 358 900	41
Szwecja	172 618	46
Szwajcarja	100 500	65
Holandja	116 383	79
Belgja	148 225	80
Finlandja	38 108	104
Niemcy	1 010 000	121
Hiszpanja	191 501	132
Włochy	252 000	220
Austrja	63 700	232
Czechosłowacja	75 981	260
Węgry	24 700	498
Rumunja	30 190	526
Polska	31 000	1 000
Jugosławja	13 200	1 200
Rosja	47 000	3 300

Jak widzimy z powyższego zestawienia, Polska stoi na szarym końcu.

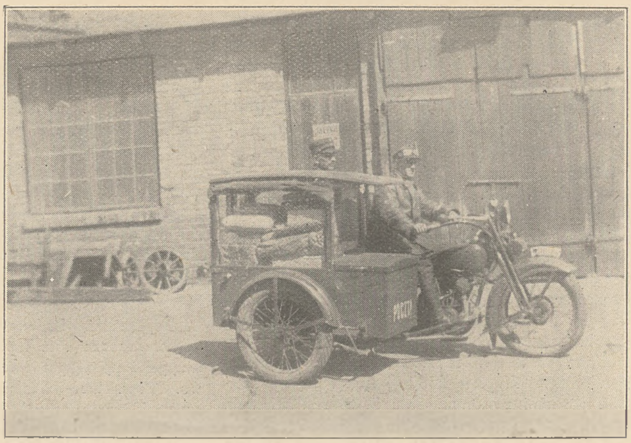
Racjonalizacja przemysłu automobilowego w Czechosłowacji

Przejście największych niemieckich zakładów automobilowych „Opel" do koncernu „General Motors" wywołało pewien popłoch w czechosłowackim przemyśle automobilowym. Przemysł ten z powodu swej złej organizacji pracuje drogo i dość kiepsko, i bez opieki rządu, pod postacią ceł i ograniczeń przywozu nie mógłby podołać zagranicznej konkurencji. Reorganizacja zakładów „Opel" przy pomocy kapitału i doświadczenia amerykańskiego stwarza nową groźną konkurencję dla czechosłowackiego przemysłu automobilowego. Aby jej w przyszłości podołać, dwie największe czechosłowackie fabryki automobilów tj. Skoda i Ceskomoravska=Kolben=Danek („Praga") rozpoczęły rokowania, mające na celu racjonalizację produkcji, ustalenie typów oraz stworzenie wspólnych organizacyj dla zakupu surowców i sprzedaży wozów. W łączności z tem obie fabryki mają zamiar podwyższyć swą produkcję o 50 proc. celem obniżenia kosztów przy wyrobie seryjnym.

Gdyby powyższe rokowania doprowadziły do rezultatu, to stanęlibyśmy wobec pewnego rodzaju kartelu czechosłowackiej produkcji automobilowej. Obie fabryki wypuszczałyby na rynek około 30 000 wozów rocznie. Z innych mniejszych nieskartelowanych fabryk t. zw. „Zbrojovka" w Brnie jest spokrewniona finansowo z projektowanym kartelem i weszłaby z pewnością z nim w porozumienie. Najlepsza czechosłowacka fabryka Walter wyrabia warsztatowo niewielką ilość wozów i ma większe zainteresowanie w budowie motorów lotniczych. *T. K—j.*



Modernizacja poczty



W celu usprawnienia obsługi klientów, Główny Urząd Pocztowy w Warszawie wprowadził ostatniemi czasy nowe motocykle do rozwożenia paczek „ekspresowych“, celem pospiesznego doręczania ich adresatom.

Nowe motocykle pocztowe są znanej i powszechnie na poczcie używanej marki „Harley-Dawidson“, wyposażone w silny motor, nadający im wielką sprawność w ruchu wielkomiejskim, oraz z przyczepką specjalnego typu, przystosowaną do przewozu paczek, zaopatrzoną w ściany z siatki drucianej, daszek i spuszczane w czasie deszczu i niepogody zasłony.

Obsługę każdego z powyższych pojazdów stanowi 2 ludzi, kierowca i funkcjonarjusz, doręczający przesyłki, który w czasie jazdy zajmuje miejsce na motocyklu za szoferem. *R.*

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Citroen osiadł w Polsce

W warszawskim oddziale drogowym Komisarjatu Rządu złyżył egzamin szoferski syn francuskiego króla samochodowego Henryka Citroena, p. Ludwik Citroen, który przybył do Polski na stałe, celem założenia montowni samochodów. (j)

Dostateczna ilość dróg?

(pj) Komisja budowlano-drogowa Wydziału Wojewódzkiego rozpatrzyła ponownie sieć dróg wojewódzkich, ustalając, że sieć ta odpowiada w zupełności warunkom komunikacyjnym w zrozumieniu ustawy drogowej i że obecnie nie zachodzi potrzeba dalszego jej rozszerzenia.

Zaznaczyć należy, że sieć dróg wojewódzkich na terenie województwa poznańskiego w stosunku do innych województw jest największą i tak: dróg wojewódzkich: woj. poznańskie posiada 1 386 km, woj. pomorskie 587 km, woj. łódzkie 778 km, woj. warszawskie 1 165 km.

Co do dróg państwowych to woj. poznańskie posiada 1 185 km, woj. pomorskie 971 km, woj. łódzkie 778 km, woj. warszawskie 1 325 km.

Dróg powiatowych woj. poznańskie posiada 3 406 km, woj. pomorskie 2 720 km, woj. łódzkie 1 086 km, woj. warszawskie 1 430 km.

Tydzień nauki chodzenia

(wj) W Warszawie rozpoczął się kurs instruktorów, którzy spełniać będą swe funkcje podczas „Tygodnia nauki chodzenia“, jaki odbędzie się w dniach od 9 do 16 czerwca r. b.

Wykłady z ramienia Automobilklubu Polski prowadzą pp. Bitschan i nadkomisarz Fuchs. Organizacje, które zgłosiły się do Komitetu „Tygodnia“, podały 350 osób, które czynne będą podczas „Tygodnia“ w charakterze instruktorów.

W połowie lipca zorganizowany zostanie podobny tydzień w Łodzi.

Mimowoli narzuca się uwaga, czy podobnego tygodnia nie daloby się zorganizować w Poznaniu, gdzie pod tym względem nasuwa się cały szereg cierpkich uwag.

Autobusy Łabiszyn—Barcin

(pj) W komunikacji autobusowej między Łabiszynem a Barcinem wprowadzono następujący rozkład jazdy — odjazd z Łabiszyna: 6; 10,30; 15,30; odjazd z Barcina: 7; 12,30; 19,30. Autobusy przyjmują również zamówienia na wycieczki.

Międzynarodowy rajd

(spj) Automobilklub Polski w dniach od 16 do 23 b. m. przyjmuje zgłoszenia na międzynarodowy rajd A. P.

Budowa szosy Brzesce—Zarzecze na Śląsku

(śj) W tych dniach rozpoczęto budowę drogi bitej, łączącej gminę Brzesce przez Wielką Wisłę z Zarzeczem. Budowę finansuje Wydział Powiatowy w Pszczynie. Koszta budowy obliczono na 200 tysięcy złotych.

O usprawnienie ruchu w Warszawie

Mieszczący się na rogu ul. Chełmskiej i szosy belwederskiej w Warszawie posterunek policyjny, nie zawsze przyczynia się do ułatwienia w ruchu, do czego jest właściwie powołany.

Nieraz dyżurujący tam policjanci zatrzymują niepotrzebnie samochody prywatne, grożą protokułami i wzmagają zamęt, o który na wąskiej szosie, zajętej częściowo przez kolejkę i tak nie trudno.

Z CAŁEGO ŚWIATA

Wzrost liczby samochodów w Szwecji

(świ) Według ostatnich obliczeń, Szwecja posiada około 178 000 samochodów, z czego na sam Sztokholm przypada 14 467. Równocześnie wzrasta niezmiernie import benzyny. W roku ubiegłym przywóz tego produktu wynosił 232 miljony litrów.

W związku z wzrastającym ruchem samochodowym zarządzono rozbudowę szos na wielką skalę. W roku 1928 na ten cel wydano 80 miljonów koron. Podatki od samochodów obracane są w znacznej mierze na ulepszanie dróg, co ma ogromne znaczenie ze względu na zwiększający się stale ruch turystyczny z zagranicy.

System kupowania na raty

Omawiając zagadnienia, związane z automobilizmem, nie można pominąć milczeniem kupna na raty. System ten jest rozpowszechniony przedewszystkiem w Ameryce, gdzie stał się on podstawowym czynnikiem rozwoju automobilizmu. Natomiast w Wielkiej Brytanji spotkał się z chłodniejszem przyjęciem na skutek wrodzonego Anglikom konserwatyzmu.

Ciekawe dane i spostrzeżenia przytacza w tej mierze Biuro Badań Naukowych General Motors Corporation, dane, oparte właśnie na zbadaniu rynku angielskiego.

W jednem z ostatnich przemówień o kupiectwie angielskiem książę Walji podkreślił niewspółmierność rozwoju przemysłu angielskiego w porównaniu do metod sprzedaży. O ile przemysłowcy angielscy stoją w wielu dziedzinach na pierwszem miejscu, o tyle sprzedawcy ustępują znacznie swym współzawodnikom amerykańskim. Znawcy angielskich stosunków handlowych twierdzą jednak, że w ostatnich czasach uczyniono już wiele w kierunku zreformowania metod sprzedaży w Anglji. Stają się już popularne takie hasła sprzedaży, jak: „Uczmy ludzi wydawać pieniądze“, „Uczmy ludzi żyć na takiej stopie, którą przedtem uważali za zbyt wygórowaną w stosunku do swoich dochodów“.

Teza ta zdaje się pozornie być zaprzeczeniem zasady oszczędności i gromadzenia bogactw. Po głębszem jednak rozpatrzeniu jej, musimy przyznać rację, że kupno na raty jest podstawą dzisiejszego dobrobytu, ułatwia bowiem dokonywanie tranzakcyj, bez wyłożenia całkowitej ceny sprzedażnej, zwiększając tem samem obroty przedsiębiorstwa i pozwalając na stałe zatrudnienie dużej ilości robotników. Jest rzeczą oczywistą, że chcąc kupić za gotówkę np. dom, czy samochód, długo należałoby oszczędzać pieniądze na ten cel, tymczasem kupno na raty znakomicie upraszcza całe zagadnienie.

Najbardziej przekonywującego dowodu w tej mierze dostarczają Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, gdzie system sprzedaży na raty stał się podstawą obecnego dobrobytu. Skala życia w Stanach Zjednoczonych jest bardzo wysoka, gdyż zarówno robotnik jak i przemysłowiec urządza z równą starannością swój dom, na co właśnie pozwala mu system kupna na raty. Rozwój przemysłu również należy w dużej mierze przypisać temu systemowi, pozwalającemu zastąpić zużyte maszyny nowemi, kupionemi na raty.

Pamiętać jednak należy o tem, aby przedmiot nabywany na raty znacznie przewyższał swoją trwałością termin ostatniej spłaty. Dla człowieka rozsądnego kredyt jest kapitałem. W myśl tej zasady zrozumiałe stanie się dla nas twierdzenie, że każdy człowiek o stałej pensji może być uważany za kapitalistę.

O słuszności tego rozumowania nikogo chyba nie trzeba przekonywać.

Z uwag tych tem więcej należałoby korzystać, że, jak dotychczas system kupowania na raty przedstawia się u nas dość chaotycznie, co powoduje bardzo często dokonywanie zupełnie zbytecznych wydatków.

Spożycie i wywóz benzyny w świetle statystyki kolejowej

Ostatnio ogłoszona statystyka przewozów kolejowych zawiera ciekawe dane, dotyczące sprawy tytułem objętej. Spożycie wewnętrzne benzyny, o ile wyraża się ono w przewozach kolejowych, przedstawia się według województw (w tysiącach tonn) następująco:

województwo	warszawskie	10,6
„	białostockie	0,9
„	wileńskie	0,9
„	łódzkie	2,4
„	kieleckie	3,1
„	lubelskie	0,9
„	nowogrodzkie	0,4
„	poleskie	0,4
„	wołyńskie	0,4
„	poznańskie	9,0
„	pomorskie	3,4
„	śląskie	2,4
„	krakowskie	7,3
„	lwowskie	11,3
„	stanisławowskie	0,7
„	tarnopolskie	0,2
	razem	54,3

Wywóz zagranicę benzyny polskiej przedstawia się dość imponująco.

W tysiącach tonn podano ilości wywiezione do poszczególnych krajów:

Czechosłowacja	42,1
Francja	1,5
Anglja	7,4
Austrja	10,7
Szwajcarja	0,9
Szwecja	3,1
Niemcy	0,7
Danja	0,9
Węgry	1,8
Belgja	—
Finlandja	1,4
Łotwa	0,1
Estonja	0.5
pozostałe	0,9
razem	72,1

Jak z powyższych zestawień wynika, ilości benzyny eksportowanej przewyższają bardzo znacznie ilości skonsumowane wewnątrz kraju.

T. K—j.

Odpowiedzi redakcji

Pan Fryderyk Korytyński, Bielsko, Śl. Ciesz.

Obydwie polecane Panu marki są bardzo dobre. Pierwsza z nich jest u nas bardzo mało jeszcze znana, jak i inne włoskie motocykle. U nas, jak zresztą i zagranicą, największem powodzeniem cieszą się motocykle angielskie. Włosi natomiast posiadają cały szereg pierwszorzędnych motocykli, poza wspomnianym przez Pana. Są to: Ardea, Della Terrera, Mas, Fr. Benelli, Rossi etc. Pierwszy z nich wyrabia 500 ccm model sportowy z poziomym silnikiem, smarowanym automatycznie, któryby się nadawał dla Pana. Drugi podawany przez Pana motocykl belgijski jest również bardzo dobry. Typ 500 ccm bardzo dobrze jest znany na torach wyścigowych Belgji i zagranicznych. Ustanowił on kilkanaście rekordów światowych, osiągając na jednym z nich szybkość 183 km/g.

Bardzo dobre motocykle buduje również znana u nas druga fabryka belgijska „Sarolea". Jej 500 ccm model, supersport, typ 24 N, o podwójnej rurze wydechowej, górnych zaworach o dużej średnicy, oliwiony pod ciśnięciem, rozwija do 135 km/g. na benzynie, a na alkoholu do 155 km/g. Typ ten również zapisał się chlubnie w dziejach tego sportu, pobijając szereg rekordów na torach wyścigowych nietylko Europy, ale i dalekiej Japonji.

Z innych modeli sportowych należy wymienić A. J. S. 498 i 349 ccm, modele specjalnie wyścigowe z górnemi zaworami oraz B. S. A., Triumph, Ariel itp., tejże pojemności co poprzednie.

Widzi więc Pan, że wybór jest dosyć trudny, gdyż wszystkie wymienione przez nas marki zaliczają się do pierwszorzędnych. Należy więc przy wyborze wziąć pod uwagę cenę, warunki sprzedaży, gwarancje itp., jak również możność osobistego obejrzenia i próby.

Pytanie pana S. S. w P.

W zeszłym roku miałem na swoim samochodzie „O" (limuzyna) wypadek, w czasie którego od silnego uderzenia zgięła się rama oraz karoserja. Oddałem wówczas swój samochód do warsztatu, ażeby wmontowano nową ramę. Jednak Towarzystwo Ubezpieczeń, w którem miałem zaasekurowany samochód, zdecydowało, że zbyteczne jest dawanie nowej ramy, gdyż starą ramę można wyprostować i zreparować. W parę dni po reparacji resorowanie przestało funkcjonować. Monter, który wóz reparował, usunął ten błąd, reparując bolce resorowe. Jednakże przy pierwszej jeździe zawieszenie resorów pękło. Przy dokładnem obejrzeniu, okazało się, iż rama jest znów zgięta. Warsztat odmówił dalszej reparacji, na tej zasadzie, iż odrazu radził dać nową ramę, uważając reparację starej za bezcelową. Towarzystwo Ubezpieczeń żąda odemnie, żebym oddał wóz do innego warsztatu, gdzie mają mi ten błąd usunąć raz jeszcze. Ja jednak nie chcę się na to zgodzić, gdyż wóz przed wypadkiem przeszedł zaledwie 4 tysiące kilometrów i był prawie nowy. Proszę więc o radę, jak mam postąpić?

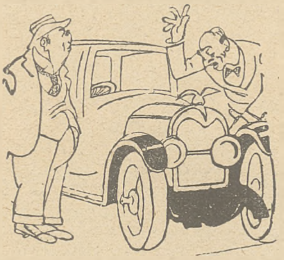
Odpowiedź. Podane przez Pana fakty wskazują bezsprzecznie, iż reparacja ramy była bezcelowa, gdyż po zreparowaniu wygięła się ona na nowo. Tow. Ubezpieczeniowe nie może żądać od swego klienta, ażeby był zadowolony ze złego zreparowania jego samochodu, a tem mniej, żeby klient pozwolił na zostawienie w wozie prostowanej ramy, kiedy wyraźnie wszystko wskazuje na to, iż w miejscu uderzenia rama jest tak zniekształcona, iż przy pierwszej jeździe wygina się na nowo. Radzimy przeto Panu zwrócić się do rzeczoznawcy, najlepiej do zaprzysiężonego, celem zbadania wozu i wydania orzeczenia na piśmie.

Posiadając taki dokument, należy się zwrócić bezpośrednio, lub przez adwokata, do Tow. Ubezpieczeń z żądaniem uregulowania tej sprawy drogą wmontowania nowej ramy.

Rezultat dodatni wynikłej z tego ewentualnej sprawy sądowej jest zgóry pewny, gdyż, poza innemi względami, tak poważne uszkodzenie ramy może poważnie zagrażać bezpieczeństwu życia użytkowników samochodu.

HUMOR

Różnica zdań



— *Samochód posiada 8 cylindrów, hamulce na każdem kole — to ostatnie słowo udoskonalenia...*

— *Wszystko to ładne i piękne, ale moja żona chce mieć samochód popielaty z wazonikiem na kwiaty i elektryczną zapalniczkę...*

Środek odstraszający

— Jak pan dokazał tego cudu, że pana teściowa nigdy nie korzysta z pana samochodu?

— Na to znalazłem doskonały środek odstraszający. Powiedziałem jej poprostu, zresztą zgodnie z prawdą, że samochód mój posiada silnik wybuchowy.

Przezorność

Pan Hieronim Chytraszek kupił samochód i kazał go lakierować w sposób niezwykły, z prawej strony na niebiesko, z lewej zaś na bronzowo. Przy pierwszej jeździe zatrzymuje go przyjaciel ze zdumionem zapytaniem:

— Panie Hieronimie, cóż to za nowy idjotyzm?

— Idjotyzm? Nie, mój kochany panie, niech pan sobie wyobrazi, że będę miał jakikolwiek wypadek samochodowy. Jakżeż sprzeczne będą zeznania świadków przed sądem.

Scisle określenie

— Czy odczuł pan wielki ból, gdy pan podczas swego ostatniego wypadku zleciał z motocyklu?

— Kiedy wyleciałem z motocyklu nie odczułem wprawdzie żadnego bólu, tembardziej zato w chwili, kiedy wylądowałem w rowie.

Zemścił się



— *Karę? Ależ z przyjemnością panie komisarzu. Zawsze te autobusy spychały mnie z drogi i nareszcie udało mi się przyłapać takiego przeklętego autobusiarza.*

Genjalny pomysł



Żona: — Słuchaj Jureczku, a może wrócilibyśmy koleją?

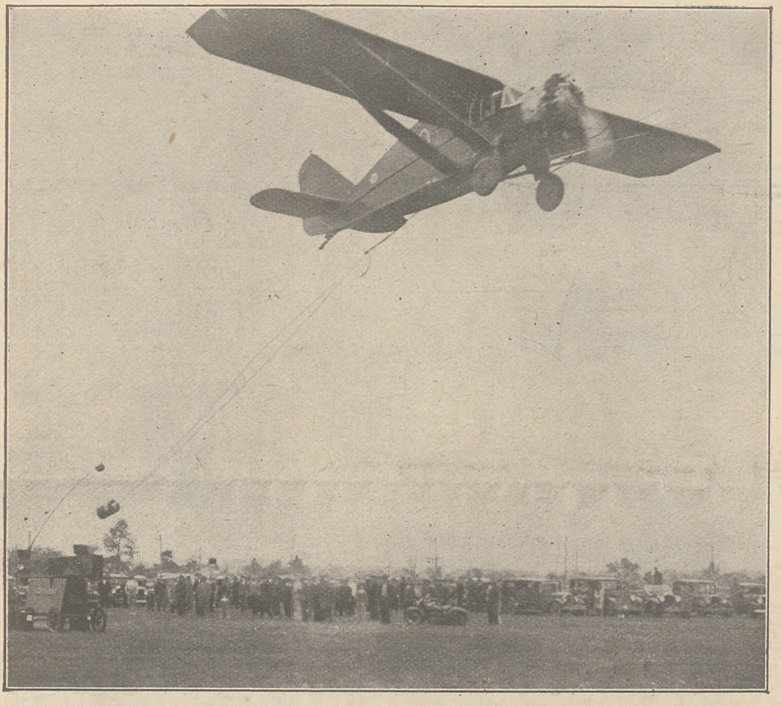
Spotkanie



— *Zdaje mi się, że ja pana znam. Czy nie spotkaliśmy się już kiedyś?*

— *A tak, spotkaliśmy się... na narożniku Fredry i Placu Gwarnego.*

Rozmaitości ze świata





Po lewej: Amerykański samolot „Trzej Muszkieterowie", który odbył 170-cio godzinny lot bez przerwy. Wide World
U góry: Uroczystość wręczenia dyplomów pilotom w warszawskim Aeroklubie Akademickim. Fot. Światowid
Na dole: Nowy amerykański samochód „Mystery" z napędem na przednie koła. Fot. Underwood and Underwood



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50. przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.